BERLIN, JUNI 1940

Der Adler

Sonderdruck

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Vorwärts zur Entscheidung!

Mit unfehlbarer Trefflicherheit schießt der Stuka auf sein Ziel, ein englisches Kriegsschiff, los, das schon im nächsten Augenblick ein Opfer des Angriffs ist

Rud. Hess 40

Eben-Emael!

Oberleutnant Witzig und Hauptmann Koch

Blick auf den Albert-Kanal, der als ungeheures Hindernis einen wesentlichen Bestandteil des Forts Eben-Emael bildet. Dieser Kanal, der die Verbindung zwischen Maas und Geer herstellt, hat eine Einschnittiefe von 65 m. Die Aufnahme, die bei der Einweihung des Kanals gemacht wurde, vermittelt dem Betrachter einen ungefähren Eindruck von den Größen- und Stärkeverhältnissen dieses belgischen Bollwerks, das dennoch von einer Handvoll tapferer deutscher Männer in weniger Stunden in Besitz genommen wurde, so daß bald darauf über der Zitadelle der Festung Lüttich die Hakenkreuzfahne als stolzes Siegeszeichen flattern konnte

Sturmabteilungen eines Fallschirmjägerregiments unter Führung von Hauptmann Koch und Oberleutnant Witzig starteten in der Morgendämmerung des 10. Mai von einem deutschen Flughafen mit dem Auftrag, im belgisch-niederländischen Grenzgebiet den Vormarsch der deutschen Truppen durch Besitzergreifung wichtiger strategischer Punkte zu sichern. Das kühne Unternehmen hatte vollen Erfolg. Während die Stoßtrupps von Hauptmann Koch in blitzschnellem Zupacken mehrere Brückenköpfe besetzten, die dort befindlichen Sprengladungen unschädlich machten und damit für die heranrückenden Deutschen freie Bahn schafften, gelang der Abteilung von Oberleutnant Witzig die Einnahme des Forts Eben-Emael durch einen heldenmütigen Handstreich, der in der Kriegsgeschichte ohne Beispiel ist. Eben-Emael, das stärkste Werk der Festung Lüttich und zugleich ihr bedeutendster Eckpfeiler, beherrscht die Übergänge über die Maas und den Albert-Kanal bei und westlich Maastricht. Das Fort

Eine Ansicht von den Randanlagen des Forts Eben-Emael. Im Hintergrunde ist der Albert-Kanal zu sehen. Die auf diesem Bilde sichtbaren beherrschenden Höhenstellungen sollten das Vorgelände des Forts sichern

Aufn. Gechler (1), Presse-Hoffmann (1), Archiv RLM (2)

Zum Bilde links: Luftbild vom Befestigungswerk Eben-Emael, dem mächtigsten Eckpfeiler der Festung Lüttich, der durch den kühnen Überfall von Sturmabteilungen unserer Luftwaffe unter Führung von Oberleutnant Witzig in unsere Hände kam und den Fall der starken Festung besiegelte. Der Sturmabteilung gelang es, die über 1200 Mann starke Besatzung des Forts trotz heftigster Gegenwehr gefangenzunehmen, das Fort zu besetzen und so lange zu halten, bis die heranrückenden deutschen Truppen Entlastung brachten. — 1. Werke mit Panzerkuppeln. 2. Werke ohne Panzerkuppeln. 3. Kleine Kampfanlagen. 4. Drahthindernis

Belgische Feldstellungen auf den Höhen des Albert-Kanals. Sie gehören zum Festungssystem von Eben Emael und sind, wie das Bild deutlich erkennen läßt, schon vor längerer Zeit sorgfältig ausgebaut worden

Die Besatzung der Festung wird in die Gefangenschaft abgeführt

Dieser französische Bomber ist in der Nähe des Forts Eben-Emael von deutschen Jägern abgeschossen worden und beim Aufschlag auf der Erde detoniert. Im Vordergrund ist eine Bordkanone erkennbar

Zum Bilde links: Wo Schützengräben in unmittelbarer Nähe von Wohnhäusern angelegt werden, da ist es nicht möglich, die Häuser zu schonen. Die Fliegerbomben, die die belgische Grabenbesatzung vernichteten und vertrieben, haben auch die Häuser in Mitleidenschaft gezogen

Der im Tal gelegene Haupteingang zum Fort Eben-Emael. Von hier führt der Weg unterirdisch zu den unter der Erde gelegenen Kasematten der Festung. Die Ruinen der vor dem Festungseingang gelegenen Häuser sind Zeugen der harten Schläge, die die deutsche Luftwaffe hier auf die Festung niederprasseln ließ

Eben-Emael besteht aus über 40 Panzerwerken modernster Bauart. Es liegt auf einer Hochfläche, die auf zwei Seiten durch den Albert-Kanal und einen Wassergraben, auf den übrigen Seiten teils durch Steilabhänge, teils durch hohe Mauern gesichert ist. Der ganze Berg ist unterminiert. Die Aufenthalts-, Munitions- usw. Räume liegen unter der Erde. Alle Panzerwerke sind durch unterirdische Gänge miteinander verbunden. Dieses Werk galt als uneinnehmbar. Deutscher Erfindergeist im Verein mit dem todesmutigen Einsatz verwegener Soldaten hat es binnen wenigen Stunden zu Fall gebracht. Wenn man vom Fort Eben-Emael spricht, das zu einem Begriff in der Kriegsgeschichte werden wird, dann darf nicht vergessen werden, daß die deutsche Flakartillerie einen großen Anteil an der Niederringung dieser Festung hatte. Eine aus leichter und schwerer Flak bestehende Abteilung hat wesentlich zur schnellen Einnahme beigetragen

Auch dieses Dorf (Bild rechts) liegt im Tale zu Füßen der Festung: es war von starken belgischen Kräften besetzt. Die furchtbare Wirkung der Stukas und der auf das Fort angesetzten schweren Flak-Artillerie haben überdeutliche Spuren hinterlassen. Bild links: Luftbild eines Geschützes einer der Flakbatterien, die hervorragenden Anteil an der Niederkämpfung der Festung Eben-Emael hatten

Ein Erdbild aus dem gleichen Dorfe. Eine einzige Bombe hat nicht nur dieses Haus, sondern viele weitere im Umkreis vernichtet

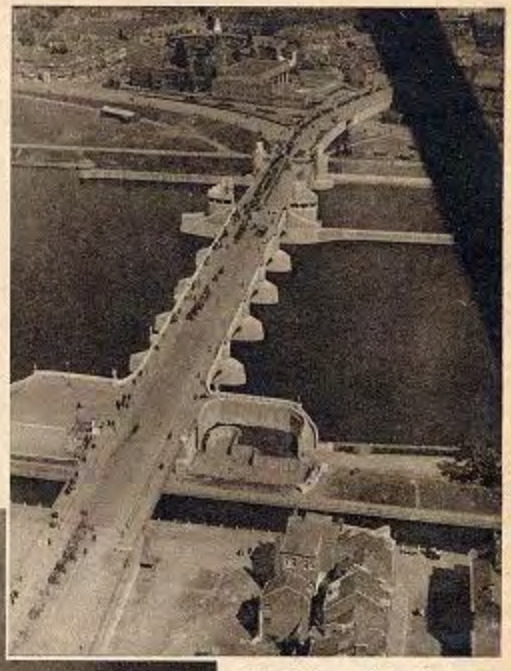
Fall

sichern die

Schon brausen die Motoren der Transportflugzeuge über dem Ziel, das den Fallschirmjägern zugewiesen ist. Deutlich ist über dem silbernen Flußband der Maas die Brücke zu erkennen, die sich von Ufer zu Ufer spannt und die es um jeden Preis zu sichern gilt. — Der Absprung hat begonnen. Wie die Glieder einer in die Tiefe geschleuderten Kette lösen sich die Männer von ihren Maschinen. Über den ersten Fallschirmjägern hat sich der Schirm bereits geöffnet, der sie in anfangs weit ausschlagenden Pendelbewegungen zur Erde trägt, die folgenden schießen noch in kühnem Hechtsprung durch die Luft, während die letzten gerade zum Sturz in die Tiefe ansetzen. Das alles geschieht hier über Feindesland, von tausend Gefahren umgeben, und ohne Rücksicht auf jede Abwehr, mit der gleichen Ruhe und Genauigkeit wie bei den unzähligen Übungen, die dem ersten kriegerischen Einsatz vorausgegangen sind

Zeichnung Richard Heß

schirmjäger Maasbrücke



Ungehindert rollt der Nachschub des im Westen kämpfenden Heeres über diese Brücke. Durch rechtzeitigen Einsatz von Luftwaffenstoßtrupps ist es gelungen, die Sprengung der Brücke zu verhindern. Die Engländer haben in den ersten Tagen in geradezu verzweifelten Fliegerangriffen und mit bemerkenswertem Schneid die Maasbrücken angegriffen, aber die Bomben fielen meist in die Stadt, die Brücken wurden nie getroffen. Der Erfolg dieser Angriffe war aber der Flugzeugfriedhof von Maastricht, wie unsere Soldaten die Unzahl englischer und auch französischer Flugzeuge nennen, die in der Umgebung von Maastricht abgeschossen worden sind. Einen hervorragenden Anteil an diesen Abschüssen hat die deutsche Flakartillerie

Aufn. Gobler

Luftbild von der Brücke bei Moerdijk, die südlich von Rotterdam über die Maas geht. Für die Operationen der deutschen Wehrmacht war es von entscheidender Bedeutung, diese Brücke vor der Zerstörung zu bewahren, was durch den blitzschnellen Einsatz von Fallschirmjägern vollauf gelungen ist. An der Aufnahme sind zu beiden Seiten der Brückenköpfe, nämlich bei Moerdijk und Willemsdorp, die als weiße Punkte sichtbaren, an den Landeplätzen zurückgelassenen Fallschirme zu erkennen

Aufnahme Luftwaffe

Zeichnungen
von
Richard Heß

Dicht über den Köpfen der zurückflutenden belgischen Armee brechen die deutschen Stukas mit einer Stoßkraft vor, gegen die jeder Widerstand nutzlos ist. Während sich Angriffswelle auf Angriffswelle gegen den in Auflösung begriffenen Feind richtet, wird die Flucht zum Chaos. Unaufhörlich sausen die Bomben treffsicher in das Gewoge der Fliehenden hinein. Munitionswagen fliegen in die Luft, Pferde scheuen, und in weniger als einer Minute ist die Heerstraße ein einziges Trümmerfeld

Kampfflugzeuge vor!

Auch die befestigten Stellungen der Belgier bieten gegen die unaufhaltsamen Angriffe unserer Sturzkampfflieger keinen Schutz. Bald sind sie einnahmereif . . .

Zum Bilde unten: Vor allem auf die feindlichen Flugplätze stürzen sich unsere Sturzkampfflieger mit voller Gewalt. Ein großer Teil der Flugzeuge des Gegners wird am Boden zertrümmert. Deutschlands Luftherrschaft ist unangefochten

Während die deutschen Flieger den in Holland und Belgien siegreich vorrückenden deutschen Truppen den Weg ebnen, tun auch die Kampfflieger an den Küsten und über der See ganze Arbeit; sie landen ihre Bomben treffsicher auf feindlichen Kriegsschiffen und Truppentransportern

Der Krieg von oben

Dieses Gehöft steht in unmittelbarer Nähe eines belgischen Festungswerkes. Eine Stukabombe hat es teilweise zerstört

Ein Bildbericht von unserem Schriftleiter Josef Grabler

Die stärksten Eindrücke vom Krieg kann nur das Flugzeug vermitteln. Wenn man in geringer Höhe über den Straßen Belgiens und über den unzähligen Wasserläufen Hollands fliegt, dann fällt zuerst die ungeheure Wucht des deutschen Vormarsches auf. Alle Straßen, die nur ungefähr die Richtung nach Westen haben, sind angefüllt mit Marschkolonnen aller Waffengattungen, Infanterie, Pionieren, motorisierten Truppen, mit bespannter und motorisierter Artillerie, mit den Verbänden der Flak und endlich dem Strom der Sanitäts- und Nachschubkolonnen. Ein Belgier sagte, daß früher in einem Jahr nicht so viel Kraftwagen die Straße vor seinem Hause passiert hätten wie jetzt an einem einzigen Tage.

Die im Kriege nun einmal unausbleiblichen Zerstörungen sind in Belgien verhältnismäßig gering. Das verdanken die Belgier allein dem blitzschnellen Vormarsch der deutschen Wehrmacht. Aus der Luft erkennt man deutlich, wo der Feind sich zum Widerstand gesetzt hat. An diesen Punkten wurde erbarmungslos zugeschlagen. Daß hierbei die vom Feinde besetzten Ortschaften teilweise zerstört wurden, war unvermeidlich. — Auf den Vormarschstraßen sieht der Tiefflieger am Straßenrande immer wieder khakibraune oder feldgrüne Marschkolonnen ziehen, aber in ostwärtiger Richtung. Es sind die endlosen Züge der gefangenen Belgier und Holländer, unter denen hin und wieder auch kleinere Trupps von Engländern an den flachen Stahlhelmen zu erkennen sind. Es ist überraschend, wie willig diese feindlichen Soldaten in die Gefangenschaft marschieren. Wir sahen eine Kolonne von 5000 Belgiern, deren Mannschaft kaum stärker als 50 Mann war. Wir sahen zahlreiche Trupps von Gefangenen in Stärke bis zu 1000 Mann, die ohne jegliche Bewachung nach Osten zu marschierten. Sie hätten hundertfach Gelegenheit gehabt zu fliehen, aber sie waren alle froh, daß der Krieg für sie zu Ende ist. Die vorstürmenden Truppen haben einfach nicht die Zeit, sich viel um ihre Gefangenen zu kümmern. Diese werden einfach nach Osten abgeschoben.

FORTSETZUNG SIEHE SEITE 19

Zum Bilde links: Zwischen Ruinen geht der deutsche Vormarsch in Belgien unaufhaltsam weiter. Auch diese Häuser am Eingang eines Dorfes sind den Bomben unserer Kampfflieger zum Opfer gefallen. In ihnen hatte sich der Feind zum Widerstand festgesetzt

Über die eroberten belgischen Stellungen hinweg dringen die Verbände der deutschen Wehrmacht nach Westen vor. Es sind nicht nur die großen Hauptstraßen, über die der deutsche Vormarsch geht, auch Feldwege und Nebenstraßen müssen den Strom unserer Waffen aufnehmen

Die Sprengung dieser gewaltigen Stahlbrücke über den Juliana-kanal war das Werk der Holländer, die sich einbildeten, damit unseren Vormarsch aufhalten zu können

Während auf der einen Straßenseite Nachschubkolonnen nach vorn marschieren, rollen auf der anderen Seite leere Lastwagen zurück, um Munition zu holen und nach vorn zu schaffen. Zwischen den Kolonnen fahren die schnellen Personenwagen und die Kradmelder

Zum Bilde rechts: Ein kleiner Ausschnitt aus den gegen Osten gerichteten Verteidigungsanlagen der Belgier. In der Bildmitte ist ein schwerer Bunker erkennbar

Luftla

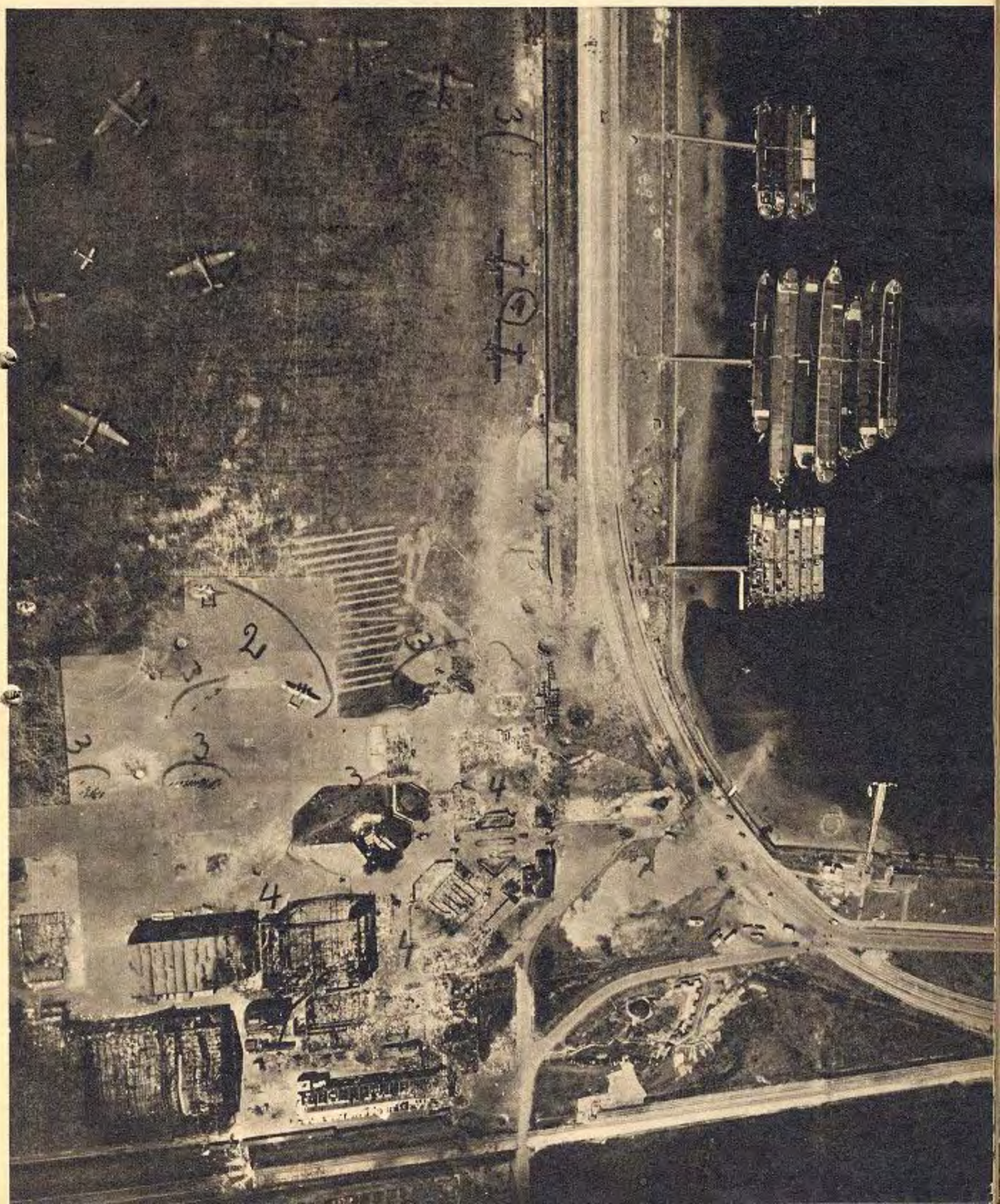
Luftbild von dem heißumkämpften Flugplatz Walhafen bei Rotterdam, der von deutschen Fallschirmtruppen in Besitz genommen wurde. Auf der Aufnahme sind zu erkennen: 1. Von den Schützen nach der Landung zurückgelassene Fallschirme; 2. gelandete deutsche Junkers-Transportflugzeuge; 3. holländische Fokker-Maschinen, halb von den Rauchwolken verdeckt; 4. Bombeneinschläge; 5. brennende Flughafengebäude

Das sind die Fallschirm-„Bomben", mit denen die Stoßtrupps der Luftwaffe, die verwegenen Fallschirmjäger, ihr Material und ihren Nachschub auf die Erde befördern. Die „Bomben" sind an einem Straßenrand zusammengetragen, um abtransportiert zu werden

Aufnahmen Grobler (1), Luftwaffe (2)

Zum Bilde rechts: Ein anderes Luftbild vom Flugplatz Walhafen bei Rotterdam. 1. Deutsche Transportflugzeuge Ju 52. 2. Fokker-Flugzeuge, an ihrem charakteristischen Doppelrumpf erkennbar, eins davon brennend. 3. Deutsche Luftlandetruppen. 4. Durch Bombentreffer völlig zerstörte und ausgebrannte Flughafengebäude

ndetruppen in Rotterdam



Die Kathedrale von Tongeren in Belgien. Viele Häuser mußten bei den Kämpfen um die Stadt durch unsere Kampfflugzeuge in Trümmer gelegt werden, da die Belgier sich darin festgesetzt hatten. Die schöne Kathedrale aber blieb völlig unversehrt

Diese Fahrzeuge wurden auf dem Rückzugsmarsch von einem Stuka-Angriff überrascht. Fluchtartig verließen die Besatzungen die Fahrzeuge, um im Straßengraben Deckung zu nehmen. Dort wurden sie durch die Bomben getötet, die unmittelbar hinter der oben im Bilde sichtbaren Hecke einschlugen

Auf den Straßen des Vormarsches

Die Straßen des deutschen Sieges in Belgien und Frankreich zeigen unbeschreibliche Bilder. Deutlich sind die Stellen zu erkennen, an denen der Feind sich zum Widerstand festgesetzt hatte. Unbarmherzig schlugen hier Luftwaffe und Heer zu. Zerstörte Häuser, Bomben- und Granateinschläge häufen sich an diesen Plätzen. Es sind dies auch meist die Punkte, an denen feindliche Truppenteile überwältigt und gefangengenommen wurden. Umherliegende Waffen, Stahlhelme und Ausrüstungsstücke zeigen, wie die feindlichen Soldaten sich für den Marsch in die Gefangenschaft erleichtert haben. Über die Stätten der Zerstörung hinweg aber stößt der deutsche Vormarsch weiter vor in das Herz des Feindes hinein

Ein Bild vom Vormarsch der deutschen Wehrmacht im Westen. Links marschieren Infanterie und die bespannten Truppenteile, während auf der rechten Straßenseite die motorisierten Verbände rollen. Der Überholungsverkehr spielt sich in der Mitte ab

Ein belgischer Panzer auf der Straße nach Lüttich. Durch Fliegerbomben in Brand geworfen, bildet er ein noch immer nicht beseitigtes Verkehrshindernis

So sieht es überall auf den belgischen Landstraßen aus, und zwar an den Punkten, an denen feindliche Truppenteile sich ergeben haben. Waffen und Ausrüstungsgegenstände flogen auf die Straße. Unsere Räumkommandos werden noch lange zu tun haben, um die riesige Beute zu bergen

Aufnahmen Gesbler (5)

Deutscher Junge!

Hast auch Du Lust, Fliegeroffizier zu werden?

Oder möchtest Du unserer Luftwaffe als Flak- oder Nachrichtenoffizier angehören?

Dann melde Dich bei:

Annahmestelle 1	für Offizieranwärter der Luftwaffe, Bln.-Charlottenburg, Uhlandstr. 191
Annahmestelle 2	für Offizieranwärter der Luftwaffe, Hannover, Escher Straße 12
Annahmestelle 3	für Offizieranwärter der Luftwaffe, München 13, Lerchenauer Str. 115
Annahmestelle 4	für Offizieranwärter der Luftwaffe, Wien XVIII/110, Schopenhauerstraße 44–46

Diese Dienststellen der Luftwaffe, wie auch die Wehrersatzdienststellen, geben Dir auf Deine Fragen Auskunft. Wenn Du aber als Freiwilliger zur Luftwaffe kommen willst, so hast Du die Wahl:

als Kriegsfreiwilliger

für das fliegende Personal (Flugzeugführer, Bordfunker, Bomben- und Bordschütze) oder

als länger dienender Freiwilliger

– aktive Unteroffizierlaufbahn –
für alle Waffengattungen der Luftwaffe (Flieger, Flak, Luftnachrichtentruppe)

Auch als Freiwilliger kannst Du, wenn Du ein tüchtiger Soldat bist, Offizier werden. Melde Dich bei Deiner Wehrersatzdienststelle; dort erfährst Du alles Weitere!

General der Flieger Sperrle

Oberst Fiebig

Hauptmann Weiß

Hauptmann Hozzel

Mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet

Gewaltige Leistungen hat unsere junge deutsche Luftwaffe nun nach ihrer ersten Bewährung in Polen auch in Norwegen, Holland und Belgien vollbracht. Für besonders hervorragende Taten vor dem Feind verlieh der Führer einer ganzen Reihe von Angehörigen der Luftwaffe das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz. — Wir bringen ihre Bilder, soweit sie uns bisher vorliegen, und werden die Veröffentlichung in den folgenden Heften fortsetzen

tabsarzt Dr. Jäger

Oberleutnant Delica

Leutnant Möbus und Feldwebel Grenzel

General der Flieger Student

Aufn.: PK Lange-Scherl, PK Märe-Scherl, PK Lange-Scherl, die übrigen Scherl

Unten:

Generalmajor Frhr. v. Richthofen

Oberleutnant Ringler

Oberleutnant Schacht

Oberleutnant Baumbach

Oberleutnant Schächter

Freiwillige und Offiziernachwuchs

Von Major Hermann Adler

„Ich kann und will nur Freiwillige haben."
(Generalfeldmarschall Göring am „Tag der Luftwaffe 1939")

Der Geist der Mannschaft und der Stand ihrer Ausbildung bestimmen neben der Bewaffnung den Kampfwert der Truppe. Wehrfreudigkeit und Einsatzbereitschaft sind ebenso wichtig wie das Können jedes einzelnen Soldaten. Nur eine Truppe, die diese Voraussetzungen erfüllt, ist in der Hand der Führung ein geeignetes Kampfmittel zum Niederringen des Gegners. Das aber ist der Zweck und die Aufgabe der Wehrmacht in dem uns aufgezwungenen Kampf um Bestand und Zukunft unseres Volkes und seines Großdeutschen Reiches.

In diesem Kampf steht die Luftwaffe an hervorragender Stelle. Es ist daher durchaus verständlich, und es zeugt zugleich für den Geist unserer Jugend, daß sie — wie schon vor Beginn dieses Krieges, so jetzt erst recht — sich einsetzen will und besonders danach strebt, in die Luftwaffe eingestellt zu werden.

Unter dem Eindruck der gewaltigen Erfolge unserer Luftwaffe gingen — und gehen noch immer — täglich unzählige Gesuche um Einstellung als Freiwilliger bei allen Dienststellen der Luftwaffe ein. Auch die vom Oberkommando der Wehrmacht herausgegebene Veröffentlichung, daß die Dienststellen vorübergehend keine Meldungen mehr annehmen, hat den Zustrom von Freiwilligen zur Luftwaffe nicht aufhalten können.

Um dem überaus starken Wunsche unserer flugbegeisterten Jugend, Flieger zu werden, zu entsprechen, wurde die Einstellung von Freiwilligen für das fliegende Personal freigegeben. Wer eine Verwendung als Flugzeugführer, Beobachter, Bombenschütze (zugleich Hilfsflugzeugführer), Bordfunker, Bordmechaniker oder Fliegerbordschütze erstrebt, kann sich also als Freiwilliger bei seinem zuständigen Wehrbezirkskommando melden.

Für die Annahme als Freiwilliger für das fliegende Personal ist Voraussetzung, daß der Bewerber

a) am Einstellungstag das 17. Lebensjahr vollendet und das 21. Lebensjahr noch nicht überschritten hat,
b) eine Mindestgröße von 1,60 m hat,
c) die deutsche Staatsangehörigkeit (Reichsangehörigkeit) besitzt,
d) wehrwürdig ist,
e) tauglich für den Wehrdienst und fliegerisch tauglich ist,
f) nicht Jude oder jüdischer Mischling ist,
g) gerichtlich nicht vorbestraft und auch sonst unbescholten ist.

Ein Villeneingang? Nein, es ist das stilvolle Tor zu einem Kasernenbau unserer Luftwaffe
Aufn. Dr. Wolf Strache (2)

Wie eine freundliche Kolonie liegen die Kasernenbauten in der Sonne. Hier ein besonders origineller Wegweiser einer Stabsbatterie

Der Offizierberuf verlangt volle Hingabe an den Dienst unter Hintansetzung der eigenen Person. Das setzt Lust und Liebe zur Sache ebenso voraus wie körperliche und geistige Eignung. Notwendig sind volle Gesundheit und ein kräftiger, durch Sport gestählter Körper. Verlangt wird eine gute Allgemeinbildung. Das Wichtigste jedoch ist der Charakter, der Wert der Persönlichkeit. Deshalb sind bei der Auswahl der Bewerber für die Offizierlaufbahn weder sportliche Höchstleistungen noch glänzende Schulzeugnisse ausschlaggebend. In dieser Hinsicht etwa vorhandene Lücken können noch beseitigt werden, Charaktermängel nicht.

Die Offiziere der Luftwaffe ergänzen sich während des Krieges aus Freiwilligen, die später — nach Bewährung bei der Truppe — zum Fahnenjunker ernannt werden.

Die Erfahrungen des Krieges haben erneut bewiesen, daß nur ein auf hoher Stufe stehendes Offizierkorps den zu stellenden Anforderungen entsprechen kann.

Nur wer von den idealen Aufgaben des Offizierberufs durchdrungen und bereit ist, Leib und Leben für Führer und Volk einzusetzen, soll diesen Beruf ergreifen.

Führer und Erzieher zur Wehrhaftigkeit zu werden, erfordert ganze Männer, die sich ihrem Berufe aus innerster Neigung und selbstloser Hingabe widmen. Sie müssen durch ihre Charakteranlage, ihren Persönlichkeitswert und ihre militärischen Fähigkeiten besonders hervortreten und nach dem Urteil ihrer Vorgesetzten die Eigenschaften besitzen, die von einem späteren Offizier als Führer und Erzieher zu fordern sind.

Voraussetzung für die Einstellung ist der Besitz des Reifezeugnisses (Abitur, Matura) einer höheren Lehranstalt. Nach dem Erlaß des Reichsministers für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung — E IIIa 1947, WRV (b) v. 8. Sept. 1939 — wird von Sonderreifeprüfungen für Schüler der öffentlichen und der als Ersatz solcher anerkannten privaten höheren Schulen allgemein abgesehen. Einem Schüler der 8. Klasse wird bei Einberufung zum Wehrdienst das Reifezeugnis zuerkannt, wenn Führung und Klassenleistung des Schülers es rechtfertigen.

Außerdem gelten für die Einstellung folgende Bedingungen: Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit (Reichsangehörigkeit), Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, arische Abstammung, volle Tauglichkeit für den Wehrdienst, Unbescholtenheit und Straffreiheit, hervorragende sittliche, geistige und körperliche Eignung, Größe möglichst 1,70 bis 1,85 m, aber nicht unter 1,60 m, mindestens 17, jedoch nicht über 21 Jahre. Der Bewerber muß unverheiratet sein. Er muß wehrwürdig sein und darf nicht zu den Wehrpflichtausnahmen gehören. Die Zähne müssen vor der Einstellung instandgesetzt sein.

Bewerber für eine der Offizierlaufbahnen der Luftwaffe — also sowohl für Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, als auch für die Sanitätsoffizierlaufbahn und das Ingenieurkorps — richten ihre Einstellungsgesuche an eine der vier Annahmestellen für Offizieranwärter der Luftwaffe:

Annahmestelle 1 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 1
Annahmestelle 2 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Hannover, Escher Straße 12,
Annahmestelle 3 für Offizieranwärter der Luftwaffe, München-Oberwiesenfeld, Lerchenauer Straße 115,

Annahmestelle 4 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Wien 1, Seilerstätte 18—20.

Diejenigen Bewerber, für welche die Durchführung des Einstellungsverfahrens beabsichtigt ist, werden auf Wehrdiensttauglichkeit untersucht. Die hierbei tauglich Befundenen erhalten eine Aufforderung zu persönlicher Vorstellung. Daran schließt sich für die Bewerber der Fliegertruppe eine Untersuchung auf Fliegertauglichkeit und eine Prüfung auf Eignung zum Flugzeugführer an.

Das fliegende P

Das fliegende Personal, dem im Flugzeug ein technisch hochentwickeltes und leistungsfähiges, wirtschaftlich sehr kostbares, herstellungsgemäß sehr kompliziertes und schwer ersetzbares und militärisch höchst wirksames Kampfgerät im militärischen Einsatz anvertraut wird, muß hinsichtlich seiner körperlichen, geistigen, charakterlichen und militärischen Eigenschaften weit über dem allgemeinen Durchschnitt stehen. Das fliegende Personal ist Träger des Kampfes, während das Bodenpersonal die Aufgabe hat, ihm die vielfachen und verantwortungsvollen Vorbedingungen zum erfolgreichen Einsatz zu schaffen.

In sich muß das fliegende Personal als Besatzung eine festgeschmiedete Einheit bilden, in der zwar eine klar bestimmte Arbeitsteilung herrscht, deren Einsatzerfolg aber nur durch reibungslose, vom gegenseitigen Vertrauen getragene Zusammenarbeit ermöglicht wird.

Der Flugzeugführer muß körperlich leistungsfähig und widerstandsfähig, sportlich gewandt und geschult sein. Das Ertragen und Überwinden körperlicher Anstrengungen darf ihm nichts ausmachen. Er muß eine rasche Auffassungsgabe haben, schnell eine Lage erfassen können und den Überblick über sie gewinnen. Er muß selbständig denken können, damit er in seinem Entschluß unbehindert ist. Er muß geistig rege sein, um auch aus eigenem Antrieb sein Wissen und Können dauernd zu vervollkommnen. Die hochentwickelte Technik des Flugzeuges setzt auch voraus, daß der Flugzeugführer ein hohes Maß von technischem Verständnis mitbringt. Willenshärte und Tatkraft sollen ihn befähigen, den Entschluß unbeirrt und unter Einsatz seines ganzen persönlich[en] Könnens durchzuführen. Von der Gewissenhaftigkeit, Zuverlässigkeit und Umsicht, mit der er seine Aufträge vorbereitet und durchführt, hängt nicht nur der militärische Erfolg, sondern auch das Schicksal der Besatzung und des Flugzeuges ab.

Auch in militärischer Hinsicht muß der Flugzeugführer über dem allgemeinen Durchschnitt stehen, denn er ist in erster Linie Soldat. Fliegen ist kein Selbstzweck, sondern nur ein Mittel zum Zweck, und das Flugzeug ist ein militärisches Kampfinstrument.

Für die Laufbahnen des Bordfunkers und des Bordmechanikers kommen nur solche Soldaten in Frage, die ihre Fähigkeiten in ihrem

Einmal kein Sprung mit dem Fallschirm, sondern ein Sprung ins nasse Element. Der Hauptfeldwebel überzeugt sich vom Fortschritt im Schwimmunterricht. Zum Bilde unten: Selbst in diesem einfachen Eisenbetter kommt gesunder Soldatenhumor zum Ausdruck Aufn. Weltbild

Die Ausbildung des Offiziernachwuchses besteht in der militärischen Grundausbildung, der Ausbildung bei der Truppe und einem Waffenschulkommando. Die Offizieranwärter der Fliegertruppe erhalten außerdem eine abgeschlossene fliegerische Ausbildung.
Die Beförderungszeiten sind verkürzt und damit den Kriegsverhältnissen angepaßt. Die geeignet erscheinenden Freiwilligen werden nach etwa vier Monaten zu Fahnenjunkern ernannt. Sie werden als zukünftige Berufsoffiziere zu unbegrenzter Dienstzeit in der Wehrmacht verpflichtet. Ganz allgemein gilt für alle Offizierlaufbahnen der Luftwaffe als Grundsatz: Leistung und Wert der Persönlichkeit bestimmen den Werdegang.

ersonal der Luftwaffe

Im Großdeutschen Reich gibt es keine freudlosen Kasernenbauten mehr. Se
treppe und Tierfiguren haben künstlerischen Wert Aufnahme Dr. Wolf Strech

Fach im Bodendienst bereits einwandfrei erwiesen haben. Es ist zu beachten, daß beide ihre Aufgaben als Funker und als Mechaniker nun unter den erschwerenden Bedingungen im fliegenden Flugzeug zu erfüllen haben. Das setzt voraus, daß ihr sachliches Können schon einen hohen Grad von Sicherheit erlangt hat. Im Kriege verlangt der Dienst von beiden, daß sie auch ganze Soldaten und kämpferische Naturen sind, die allen Schwierigkeiten zum Trotz mit zäher Verbissenheit jede Gelegenheit zum erfolgversprechenden Schuß erfassen und ausnutzen. Sie müssen daher auch gute MG.-Schützen sein.
Körperlich sind an den Bordfunker und den Bordmechaniker genau die gleichen Anforderungen zu stellen wie an den Flugzeugführer.
Der Bordfunker muß seine verantwortungsvolle Feinarbeit auch dann leisten, wenn die äußeren Bedingungen (wie im Luftkampf und bei Schlechtwetter) denkbar ungünstig sind. Daher muß er weitgehend unempfindlich sein gegen körperliche Beschwerden, die die Güte seiner Arbeit beeinträchtigen können. Dazu sind auch solche Männer fähig, die nicht unbedingt über große Körperkraft verfügen. Für den Bordmechaniker ist dagegen auch eine robuste, kräftige Körperkonstitution erwünscht.
Vom Bordfunker wird eine gute geistige Veranlagung verlangt. Der praktische Funkdienst im Flugzeug verlangt ein überdurchschnittliches Maß an Einsicht und Umsicht, an geistiger Selbständigkeit, an Kombinationsvermögen und Gedächtniskraft. Zum guten Funker eignen sich am besten Soldaten mit ausgeglichenem Temperament. Der Bordfunker muß sich geistig gut konzentrieren können und unempfindlich sein gegen Umstände und Ereignisse, die seine Aufmerksamkeit stören und ablenken könnten.
Der Bordmechaniker muß eine genügende Intelligenz besitzen, so daß er in der Lage ist, die notwendigen technischen Belange zu erfassen und sich anzueignen. Der Bordmechaniker muß Praktiker sein, aber kein Theoretiker. Das, was er gelernt hat, muß er zur Anwendung bringen. In kritischer Lage darf er sich nicht verwirren lassen, sondern muß ruhig und überlegt bleiben.

Vom Bordfunker und vom Bordmechaniker muß Gründlichkeit, Sorgfalt u
Gewissenhaftigkeit verlangt werden.
Beide müssen die volle Eignung zum Unterführer besitzen. Wenn auch
täglichen Flugbetrieb der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit auf der fachlichen Tät
keit und Tüchtigkeit liegt, so darf deswegen die militärische Seite nicht unt
schätzt werden. Es kann niemand die Uniform eines Vorgesetzten tragen,
es nicht auch in jeder Beziehung ist. — Die hier geschilderten Anforderung
und Bedingungen sind mit kleinen Abweichungen auch für die Auswahl
Bombenschützen und Bordschützen maßgebend.

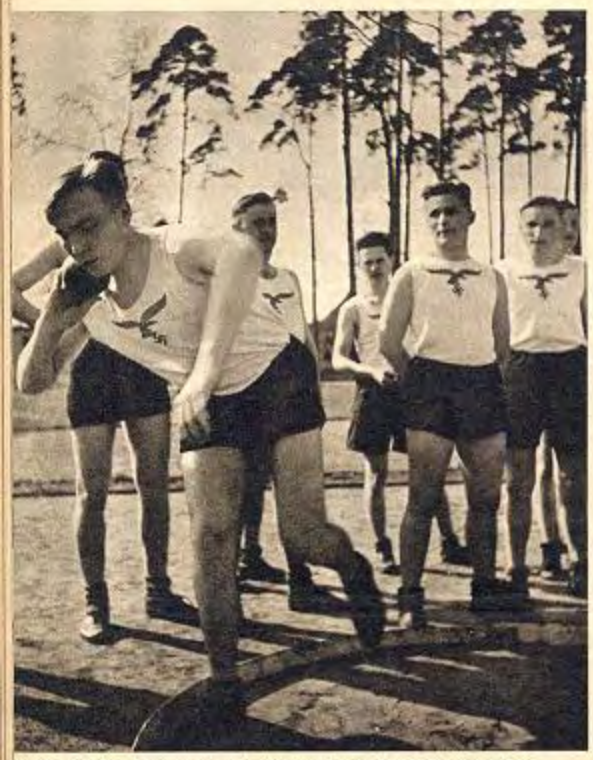
Der Adler erscheint 14tägig. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich zuzüg
2 Rpf Zustellgeld je Heft.
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenle
W. Uy Roth. Berlin-Frohnau. Preisliste 6. Druck und Verlag August Scherl Nachfol
Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57
Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an
Verlag zu richten. — Entered as second-class matter at the Post Office New Yo
N. Y. Printed in Germany

Der Krieg von oben

FORTSETZUNG VON SEITE 10

Eine dritte Art von „Marschkolonnen" ist auf den belgischen Straßen zu sehen. Kümmerlich am Straßenrand ziehen sie dahin, ebenfalls nach Osten, bunt bepackt, teils auf Fahrrädern, teils zu Fuß. Es sind die belgischen Flüchtlinge, die vor dem Kriege nach Westen geflohen sind. Sie konnten aber nicht so schnell fliehen, wie der deutsche Vormarsch nach Westen stürmte. Der Krieg rollte über sie hinweg, und nun ziehen sie wieder nach ihren heimatlichen Dörfern. Wo eine Feldküche hält, drängen sie sich heran, und die deutschen Soldaten geben diesen armen Menschen gern ab. Die meisten von ihnen werden erfreut sein, ihre Häuser und Höfe unversehrt vorzufinden. Immer wieder stößt der Tiefflieger auf belgische und französische Kolonnen, die im Feuer unserer Stukas liegengeblieben sind. An diesen Stellen bieten sich unvorstellbare Bilder der Zerstörung. Die Fahrzeuge sind zusammengehauen, umgeworfen, zerrissen; dazwischen liegen tot Besatzungen und Pferde. Übrigens zeigt auch der Flug über Feindesland, daß unsere eigenen Verluste sehr gering gewesen sein müssen. Nur ganz vereinzelt liegen neben den Straßen die mit rührender Unbeholfenheit von Kameradenhänden angelegten Gräber, deren Kreuze den grauen Stahlhelm tragen. Dieser erste Eindruck bestätigte sich später in Gesprächen mit höheren Offizieren und mit Ärzten. Unsere Verluste sind tatsächlich, gemessen an den Erfolgen, überraschend gering.

Zum Bilde rechts: Unter einem humoristischen Wandbild mit Szenen aus dem Kasernenleben schmeckt das Essen doppelt so gut



er beste Ausgleich zu der rein militärischen Ausbildung ist sportliche etätigung. Die Nachmittage und die Sonntage der künftigen Offiziere nd ausgefüllt mit Körperschulung der verschiedensten Art, Mutübungen, Boxen, Schwimmen, Segeln und dergleichen mehr

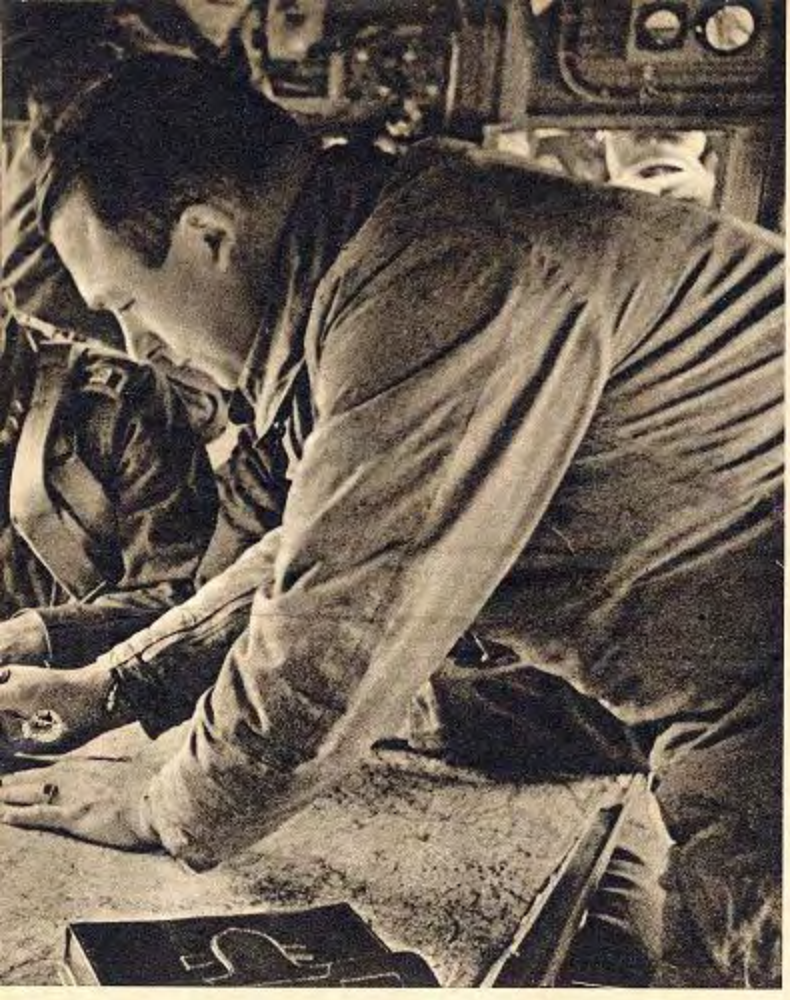
um Bilde Mitte oben: Unmittelbar aus dem Erlebnis des Fliegens heraus rnen die künftigen Offiziere im „Fliegenden Hörsaal" Taktik, Kartenesen, Navigation und vieles andere mehr, was sie später gründlichst eherrschen müssen Aufn. Dr. Strache (7)

Fähnrich X p

Für die vielseitige Ausbildung ist in der Luftkriegsschule eine Fülle von Spezialapparaten und -geräten vorhanden. Unser Bild zeigt eine Unterrichtsstunde an einem Blindfluggerät

Zum Bilde rechts: Seine Freizeit verbringt man gern im Richthofen-Zimmer der Luftkriegsschule. Die Wände des wohnlich eingerichteten Raumes sind mit den Bildern aller großen Lufthelden des Weltkrieges geschmückt

Wenn der Fähnrich (Bild links) die weitgesteckten Ziele seiner Laufbahn erreichen will, ist ernstes Studium auch in jeder freien Stunde selbstverständliche Notwendigkeit. Den Fähnrichen stehen in eigenen Bibliotheken alle wichtigen Werke zur Verfügung



Das Mittagessen nehmen die Fähnriche in fröhlicher Gemeinschaft im großen Speisesaal des Fähnrichheims ein. Daß sie nach dem straffen Dienst dem kräftigen Essen mit bestem Appetit zusprechen, braucht kaum besonders erwähnt zu werden

Zum Bilde unten: Selbstverständlich muß der künftige Fliegeroffizier jedes Gerät, das irgendwie für die Fliegerei von Bedeutung ist, aus eigener Anschauung und Erprobung genau kennen. In unserem Bilde wird den Fähnrichen die Beschaffenheit einer Luftbildkamera erklärt

ird Offizier

Die Heranbildung des Offiziernachwuchses ist für die Luftwaffe eine der wichtigsten Aufgaben. Die Fahnenjunker der Fliegertruppe werden zunächst in ein Fliegerausbildungsregiment eingestellt. Hier erfolgt ihre militärische Grundausbildung. Dann folgen ein fliegerischer Lehrgang und die eigentliche Ausbildung zum Offizier auf einer Luftkriegsschule. Hier legen die Fähnriche im Verlauf des Lehrganges eine Zwischenprüfung ab. Haben sie diese bestanden, so werden sie zum Oberfähnrich befördert. Den Abschluß der Luftkriegsschulzeit bildet die Offizierprüfung mit anschließender Offizierwahl. Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe spricht dann die Beförderung zum Leutnant aus. Unsere Bilder zeigen Ausschnitte aus dem Leben auf einer Luftkriegsschule

Deutsche Jugend lernt fliegen!

Der Schulung mit dem Flugzeug geht eine gründliche theoretische Ausbildung voran, in der die künftigen Segelflieger vor allem über die Tragfähigkeit der Luft und die Windverhältnisse beim Flug unterrichtet werden

Das Startseil wird eingeklinkt. Es ist der letzte Handgriff vor dem Start; gleich wird das Kommando des Fluglehrers der Seilmannschaft das Zeichen geben

12m-Zögling

Die Seilmannschaft startet das Flugzeug, das gleich über dem Hang emporschweben wird

Der bereits festgeschnallte Junge erhält vor seinem ersten Alleinflug vom Segelfluglehrer die letzten Anweisungen

Auf einer Wiese am Dorfrand gab es eine glatte Landung. Der junge Flugschüler wird nach seinem ersten Flug von den Kameraden begeistert begrüßt

"Hol's der Teufel" 12m-Zögling

S. "Narflügel" S. 47

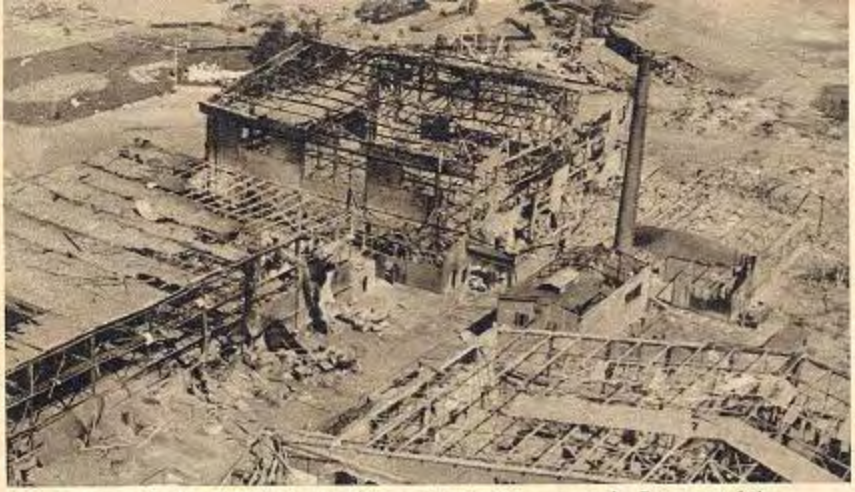
Auf dem Fluggelände bei Alt-Glietzen herrscht reges Leben. Eben werden von den Jungen zwei Schulmaschinen startbereit gemacht 2 Zöglinge 35

Nicht nur das Startseil, sondern auch herzliche Kameradschaft verbindet diese beiden zukünftigen Piloten

Der gegenwärtige Krieg zeigt, daß die deutsche Luftwaffe sowohl im Angriff wie in der Abwehr zu den wichtigsten Waffen unserer Wehrmacht gehört. Er zeigt aber auch, wie notwendig es war, für einen tüchtigen Nachwuchs an Fliegern zu sorgen. Dieser Aufgabe unterzieht sich für die deutsche Jugend eine der modernsten Berufsschulen, die von der Stadt Berlin unterhalten wird, die Berufsschule für Flugzeughandwerker. Die Jungen sollen hier nicht nur lernen, ein Segelflugzeug zu bauen, sondern sie sollen selber einmal auch tüchtige Flieger werden. Deshalb werden sie in Fluglehrgängen in Alt-Glietzen bei Freienwalde geschult und erhalten nach Abschluß der bestandenen Prüfung den Segelfliegerschein. Mit Begeisterung sind die Jungen bei der Arbeit. Sobald der Unterricht im Schulzimmer vorbei ist, geht es hinaus aufs Fluggelände. Und jeder Junge ersehnt mit heißem Herzen den großen Augenblick, in dem er zum erstenmal mit der Schulmaschine starten darf. Es sind mutige junge Kerle, die hier herangebildet werden. Sie sind sich bewußt, daß sie eines Tages auch hinter brausendem Motor als Aufklärer, Jäger oder Führer eines Kampfflugzeugs als deutsche Männer ihre Pflicht erfüllen werden

Sämtliche Aufnahmen: Münchener Bildbericht

Der Mannschaftswagen der Berufsschule hat die Jungen nach Alt-Glietzen bei Freienwalde gebracht



Das waren die Flughafengebäude von Walhaven bei Rotterdam. Der in der Dämmerungsfrühe des 10. Mai auf den Hafen angesetzte deutsche Bombenangriff hat sie in Trümmer gelegt

Der brennende Petroleum-Hafen von Rotterdam

Diese Brandstiftung war das Werk des britischen Secret Service! Eine riesige schwarze Rauchwolke wälzt sich träge vor dem Ostwind auf die See hinaus. Es sind aber nur einige wenige Behälter, die brennen. Der größte Teil der Petroleumlager ist von der deutschen Infanterie besetzt und gesichert worden

Eine Eisenbahnbrücke bei Dordrecht ist von den Holländern, wie die meisten anderen Brücken ihres Landes, gesprengt worden. Diese törichte Zerstörung der Brücken wirkt sich jetzt außerordentlich hemmend auf das gesamte Wirtschaftsleben aus

Ein Teil der Hafenanlagen Rotterdams nach der Einnahme der Stadt Aufnahme Grobler (4)